

イースター航空回生手続の概要

(2021年東アジア倒産再建シンポジウム第2セッション)

弁護士 Hwang In Yong
(法務法人有限律村)*

1. はじめに

法務法人律村で働いているファン・インヨンと申します。本日の報告に先立ちまして、このような貴重な発表の機会を与えてくださった関係の皆様には厚く御礼申し上げます。コロナ禍によって多くの航空会社の財務状況が極端に悪化したことで、韓国内でも多くの航空会社は経営上大きな危機に直面しております。その中でもイースター航空は、様々な企業再建の方策を模索してはきましたが、最終的に2021年1月ソウル回生法院で回生手続開始の申立てをしたことで現在まで回生手続を進めています。私が所属している法務法人ではイースター航空の回生手続を代理しており、今月中に回生計画案に対する債権者たちの賛否が確認される予定であります。

韓国の場合、Hansung航空（現T-way航空）が2009年ソウル回生法院で回生手続開始の申立てをした後、2010年回生手続を終結した事例があります。私が知っている限りではイースター航空の回生手続はHansung航空に続いて韓国で二番目に進行する回生手続です。

現在まで進行された手続の概要を整理して、それをシンポジウムに参加してくださった皆様に報告する価値があると判断できたので簡単な報告をすることになりました。現在進行中の事件であるため報告できる情報に制限があることをご理解いただければ幸いです。

** 翻訳：崔廷任（早稲田大学ロースクール卒業生）

2. 会社紹介

会社の正式名称はイースター航空株式会社であり、英語ではEASTAR JET co., LTDと表記します。

会社は2007年10月23日に韓国で4番目のローコストキャリア（LCC）として設立され、国内外の航空運送事業、航空に関するその他の事業を事業目的としています。会社は2008年10月に定期航空運送事業免許を取得して、韓国の航空法に従って2009年1月頃国内航空運送事業運航証明を、2009年12月頃国際航空運送事業運航証明をそれぞれ取得しており、2009年1月頃‘金浦（Kimpo）－濟州（Jeju）’国内線定期便に、2010年4月頃‘釜山（Busan）－大阪’国際線に、それぞれ就航しました。

コロナ禍によって極度の資金難に陥って会社の営業は2020年3月頃から実質的に中断されました。

営業が中断される直前である2020年1月を基準として、会社は6個の国内事務所と30個の海外事務所を置いており、役職員も約1,280名に達していました。保有していた航空機は2020年3月末を基準として、運用リース契約を通じて21機まで保有していましたが、回生手続開始の申立て時には6機を残してそれ以外の航空機はすべて返却していました。

因みに、韓国内でLCC事業は2009年から急激に成長していて、搭乗客数を基準とすると、2019年の国内線のシェアは57.8%、国際線のシェアは約29.5%に達していました。このようなLLCの躍進に伴い、韓国内のLLCは増加している旅客数に対応し、運航効率性と原価競争率を高めるために、次々と新しい航空機を導入しており、2010年12月頃には26機だったLLC保有の航空機数は2020年3月には153機まで達していました。

3. 経済的破綻に陥った原因

会社は旅客運送による売上げが全体売上げの85%以上であり、旅客需要の変動が財務構造に大きな影響を与えます。

会社は設立以来、着実に中国、日本との路線を拡大して売上げを伸ばしてきましたが、主な就航先である中国、日本との外交的な緊張が生じるたびに国際線搭乗客の数字が急減して売上げにかなり影響を受けていました。特に2017年の上半期に発生したTHAAD配置に関する問題および2019年日韓の外交的摩擦などで、最近の数年の間国際線の売上げは相当な浮き沈みを経験してきました。

会社は2019年8月頃、当時あった12個の国際線の路線のうち2/3に当たる8個の路線を減らすことを決定して、仁川(Incheon)-上海、仁川-定州、清州(Cheongju)-海口、清州-長家系などの中国路線に新しく就航することで当面の危機を乗り越えようとしたのですが、中国路線に対するLCC会社間の競争が激しくなったことで中国路線の収益性が悪化しました。

さらに、2020年から始まったコロナ-19ウイルスの大流行によって中国を始めとした国内外の旅行需要が激減したことで債務者の債務超過状態が極度に深刻化しました。

一方、会社は規模の経済を通じた低コスト・高効率の収益構造を構築し、他のLCC会社とは差別化された中距離新規路線を開発するため、2018年末頃に最新機種のB737-800Max2台を導入しました。ところが、2019年3月頃、B737-800Max機種の墜落事故が発生し、該当機種の運航が禁止されたことにより、会社はB737-800Maxを利用した営業をすることもできないまま、多額のリース料負債のみを抱えることになりました。

このような状況の中、会社は2019年の秋から韓国内のLCC会社で1位であるJeju航空とのM&Aを試みましたが、2020年2月から本格化したコロナ禍によって上記のM&A契約は途中で頓挫しました。さらに、2020年にも持続的に会社を売却するために努力しましたが、コロナ禍がいつ終息するか分からない不安感などが主な原因となって数回のM&Aの機会もすべて白紙になりました。

このような過程を経て、会社は債務調整なしではこれ以上M&Aを進めることは困難と判断

して、最終的に2021年1月ソウル回生法院に回生手続開始の申立てをすることになりました。

4. 回生手続の進行経過

ソウル回生法院は2021年2月4日に会社に対する回生手続開始決定をしました。

管理人選定に関して様々な利害関係人の意見がありましたが、裁判所は、従前の代表取締役であり持続的にM&A手続に関与してきた甲と、国策銀行出身であり回生事件を処理した経験がある乙を共同管理人として選任することで、回生手続においてM&Aの進行と回生手続の進行が両方とも順調に進行できるようにしました。

一方裁判所は、会社の電算システムが代金の未払いによって中止されており、会社の現状を把握することが容易ではないことを考慮し、従前から会社のM&A手続に関与してきたアンジン（Anjin）会計法人を調査委員およびM&A売却主幹事として任命することでなるべく効率的な方法で会社に対する実査と売却の進行ができるようにしました。

会社の資金状況を考慮すると、会社が生存できる唯一の方法は適切な引受人を探して回生計画認可前に迅速にM&A手続を成功されることでありました。共同管理人は回生手続開始決定直後からM&A手続を進めるために様々な努力を傾け、2021年5月14日航空会社の引受に関心を持っていた株式会社ソンジョンと条件付投資契約（ストーキング・ホースビッド方式）を締結しました。入札手続において2021年6月14日カンリンコンソーシアムが株式会社ソンジョンと比べて有利な内容の入札書類を提出しましたが、2021年6月17日株式会社ソンジョンはカンリンコンソーシアムが提示して条件と同一な内容の優先買取権を行使して、最終的に株式会社ソンジョンが最終引受予定者として選定され会社と投資契約を締結しました。

現在会社は上記の投資契約に基づいて回生計画案を提出しており、2021年11月12日（金曜日）に回生計画案決議のために関係人集会が予定されています。

5. いくつかの争点

ア. 電算網中断による債権確定困難

現在会社の電算網は関連費用の未払いによって約1年以上中止されている状態です。会社はその間当該電算網ですべての業務を進めていたため、電算網の麻痺により回生手続の進行においても様々な困難が生じています。特に債権確定手続の進行において会社が負担している債務額を正確に把握し難いという問題が確認されました。

これに関して会社は、できるだけ国内外の債権者たちに積極的な債権届出を促し、その過程で債権額に対する詳細な疎明資料を提出するように勧めました。また、債権者たちが提出した書類を綿密に確認して当該疎明資料に特別な問題がない限り当該債権を認める形で債権確定手続を進行しました。

イ. リース料債権に対する処理

会社の債務（回生債権）の中で最も大きな割合を占めるのは航空機リースに関するリース債権です。

会社は2020年3月頃事実上営業を中断した以降にも多数のリース契約について法律的な処理を行わずにこれを維持していました。債権確定の過程で①会社手続開始決定前後を通じて続いているリース契約をどのように扱うか、②開始決定以降にも増えているリース料債権の法的性格はどうか（公益債権か回生債権か）、③航空事故によって運航が中断されたB737-800Max機に関するリース料債権をどのように処理すべきか。④コロナ禍によって航空機運航が実質的に中断された以降に発生したリース料債権をどのように整理すべきかといった多様な法律上の争点が検討されております。

会社は調査確定裁判において、リース債権者たちと色々な交渉を通じて上記のような争点を円満に処理しています。本稿を作成している2021年10月中旬を基準として交渉が終わっていない一部争点に関しては近いうちに出るソウル回生法院の調査確定裁判の結果によって一応の方向性が決まると思われます。

ウ. 航空運航証明（AOC）の再取得

会社は今回の関係人集会で回生計画案が可決された場合、年内に航空運航証明を再取得し、来年初めに商業運航を再開するという目標を持っています。

航空運航証明の再取得のためには関連装備の検収、職員に対する再教育など、少なからぬ費用がかかります。会社は最終引受予定者が提供したDIP金融などの資金を通じて現在航空運航証明の再取得のための事前作業を進めており、国土交通部など関連部署とも協議しています。

6. 終わりに

以上のように、現在進行中であるイースター航空の回生手続の概要を簡単に説明させていただきました。関連業務を進行している三国の関係者の方々に少しでも参考になったらと思います。

最後に、イースター航空の回生手続が成功的に終結して、長い間厳しい状況を耐えた役職員たちが普通に生業を営む機会を得ることができるよう願っております。

ご清聴ありがとうございました。

以上